Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok X. Warszawa, 15 stycznia 1929 r. Nr. 2 (136).

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO ZAWODOWE
POŚWIĘCONE SPRAWOM
MASZYNISTÓW
I KOLEJNICTWU
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca
Cena N-ru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się
Ceny ogłoszeń wedle umowy

REDAKCJA
i ADMINISTRACJA:
Warszawa, ul. Chmielna 9, m. 9.
Telefon Nr 195-28
Konto czekowe P.K.O. Nr 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

FERMENTY W RUCHU ZAWODOWYM.

Orjentacja w ruchu zawodowym naszego kraju nie należy do rzeczy łatwych. Trudno sobie wyobrazić stosunki bardziej chaotyczne i zagmatwane, formy organizacyjne bardziej różnorodne, bezplanowe, dowolne i przypadkowe, jak te, które wśród polskich związków zawodowych spotykamy. Ten stan rzeczy, szkodliwy w najwyższym stopniu dla interesów polskiej klasy pracującej ma swoje ważkie i bardzo różnorodne przyczyny. Nie małą winę ponosi tutaj charakterystyczna dla naszych stosunków preponderancja momentów politycznych nad zawodowemi, która sprawiła, iż każda partja polityczna, w programie swoich choćby pobieżnie tylko dotykająca interesów pracowników najemnych usiłowała, najczęściej z powodzeniem, stworzyć swoje związki zawodowe. Wiele złego sprawiły ambicje i ambicyjki jednostek, znajdujące dla siebie, zwłaszcza w nieuporządkowanych i niepewnych stosunkach, w których tworzył się nasz ruch zawodowy, wiele pola do popisu. Pozostawiły one do dziś swoje ślady w postaci rozmaitych lokalnych i prowincjonalnych „klubów czy stowarzyszeń" z których klecono następnie różne „związki zrzeszeń i stowarzyszeń" i inne dziwnego autoramentu, wielopiętrowe organizacje, obejmujące w sumie po kilkuset członków. Separatyzmy dzielnicowe, istotne i nieistotne interesy grupowe dopełniły reszty tak, że ruch zawodowy przedstawia w chwili obecnej barwną i najbardziej fantastyczną zbieraninę Związków różnych i co do form i co do tendencyj oraz ich przygodnych lub stałych, zwartych lub luźnych central.

Objaw ten—to naturalny, a w każdym razie łatwy do wytłumaczenia i usprawiedliwienia rezultat okoliczności, wśród których ruch zawodowy w Polsce powstał i stawiał pierwsze kroki. Pamiętamy wszak wszyscy chaos polityczny, wzmożony wojną, nieuporządkowane stosunki, nie zunifikowane ustawodawstwo ogólną dezorjentację, brak wszelkich własnych tradycyj na tym polu, a zbyt wielką ilość tradycyj obcych, z których żadna nie odpowiadała swoistym warunkom życia w nowem Państwie wśród powojennych stosunków. Jeżeli stare związki zawodowe w państwach przedwojennych nie wytrzymały bez wstrząśnień i przegrupowania, bez rewizji metod i form organizacyjnych tej nagłej, a głębokiej zmiany, którą przyniosła ze sobą czy po sobie wojna — czegoż wymagać od ruchu zawodowego w Polsce, gdy ruch ten właśnie w tym czasie, najmniej sprzyjającym planowemu działaniu od podstaw budowany być musiał?

O ile zatem cała ta mozaika była zrozumiała i po części usprawiedliwiona w chwili, gdy tworzył się polski ruch zawodowy i przez pewien krótki czas potem o tyle okoliczność, iż przetrwał on w tej formie aż po dzień dzisiejszy, daje się wytłumaczyć jedynie brakiem należytego uświadomienia w szeregach klasy pracującej. Czynniki, o których mówiliśmy na początku, działają nadal i to jest zrozumiałe. Że jednak pracownicy dają się im bez sprzeciwu powodować — to jest smutne i napawa wszystkich, dobrze myślących poważną obawą na przyszłość.

Przez dłuższy czas, mniej więcej od r. 1922—3 konstrukcja organizacyjna ruchu zawodowego, jakoby zastygła przeważnie w tej formie, jaką przybrała w pierwszych kilku latach istnienia naszego Państwa. Baczny obserwator notował tu i ówdzie odpryski a nawet rozłamy, żywą czasem polemikę słowną i utarczki na wiecach pomiędzy konkurencyjnemi związkami, zakładanie nowych związków, likwidację starych, powstawanie i rozpadanie się aljansów i t. d.— wszystko to jednak były zdarzenia raczej przypadkowe. Brakowało im programu, nie były niczem z sobą powiązane, działy się niezależnie od siebie, słowem nie posiadały znaczenia poważniejszego, ani też nie mogły zaważyć na ogólnym i zasadniczym układzie stosunków.

Nie brak było coprawda trafnych myśli, celowych, choć nieśmiałych usiłowań. Byli i są ludzie, którzy usiłowali propagować wśród tego zamieszania zasady jedności ideowej, którzy potępiali niczem nieusprawiedliwioną przepaść, jaką rodzime nasze kołtuństwo nie bez pomocy reakcji wykopało pomiędzy pracownikiem fizycznym i umysłowym, ludzie, którzy z niemałym nakładem sił i energji usiłowali zbliżyć do siebie, połączyć, choćby narazie, w sposób luźny wszystko to, co w ruchu zawodowym było zdrowe, silne i do dłuższej egzystencji uzdolnione. Myślimy o idei zbliżenia do siebie Centralnej Komisji Klasowej, Centrali prac. umysłowych z Siennej, Centralnej Komisji Porozumiewawczej Prac. Państw. i Centrali Związków Prac. Samorządowych, idei, która raz jeden w czyn wcielona (na t. zw konferencji pracy w listopadzie 1926 r.) dała pomyślne rezultaty, mimo to jednak zbyt rychło i zbyt nieopatrznie została zarzucona.

Nie danem jej było wzmocnić się i utrwalić. Przeciwnie w ciągu roku 1928 najpierw pod wpływem wyborów, później wskutek wytworzonych po tych wyborach i w ich konsekwencji stosunków — poszła idea ta w niepamięć, a ruch zawodowy nurtować zaczęły fermenty tak poważne i takiemi grożące konsekwencjami, iż nie sposób przypatrywać się im w milczeniu.

Tym razem fermenty posiadają charakter programowy, posiadaja cel wyraźny, określony z góry, są wywoływane, podsycane i kierowane

planowo. Ich źródłem i natchnieniem są znowu momenty polityczne. Skutki ich zdążyły się już ujawnić i dały się odczuć jaknajboleśniej.

Pierwszem źródłem fermentu stały się interesy i potrzeby obozu sanacji pomajowej. Już w czasie wyborów obóz ten, dysponujący przemożnymi środkami fizycznego i moralnego przymusu usiłował wszelkimi sposobami skaptować sobie jaknajwiększą liczbę istniejących związków zawodowych. Próbował już wówczas tu i owdzie tworzyć własne organizacje (Handlowcy z ul. Kruczej), ale czynił to nieśmiało i bez większego powodzenia. Pod naciskiem urzędowym, pod wpływem obawy i strachu, a najczęściej za podszeptem popularnej idei, każącej ludziom słabym i bez zasad iść za tym, który ma siłę, władzę i bat w ręku — szereg organizacyj poszedł do obozu rządowego i oddał mu swoje wpływy do rozporządzenia w czasie wyborów. Nie za darmo. Obłowili się przytem mandatami główni macherzy, inni poprawili sobie wydatnie swój los, czy swoją karjerę. Sukces ten jednak sanacji nie wystarczał. Bądź co bądź były to organizacje samodzielne, które mogły się na rzecz sanacji zdeklarować, ale które nie miały ochoty oddawać się jej bez zastrzeżeń pod komendę. Ponadto w sferę wpływu sanacji dostały się przeważnie najbardziej i najskuteczniej naciskane związki pracowników państwowych lub słabe i nie odgrywające większej roli związki t. zw. inteligenckie. To było mało. Odkomenderowano zatem fundusze i ludzi i oto jesteśmy świadkami tworzenia *„Generalnej Federacji Pracy"*. Nazwa stara i czcigodna, naśladowana z Francji, gdzie istnieje dotąd i działa tak nazwana centrala ruchu zawodowego. W tasiemcowych artykułach organu tej „Federacji" p. t. *„Solidarność pracy"* czytamy program tej nowej Centrali. Program światoburczy, niezależny od partyj politycznych, odrzucający kontakt z polityką, ruch dumny i zarozumiały, mający ambicję własnemi swojemi siłami zburzyć ustrój kapitalistyczny i zaprowadzić ustrój nowy, na społecznej własności środków produkcji oparty. Idea piękna, ta sama, która tak entuzjazmowała syndykalistów francuskich z epoki t. zw. *„Karty z Amiens"*. Cóż, kiedy idea ta zbankrutowała już dawno w swej własnej ojczyźnie, bo była błędna i utopijna, bo była oparta na zapoznawaniu rzeczywistości, która nie zna linji demarkacyjnej między interesem zawodowym, a politycznym, pomiędzy problemem gospodarczym a państwowym, zwłaszcza dziś, gdy Państwo jest wszędobylskie i wszędzie potrzebne. Lecz mniejsza o to. Idee, nawet błędne, wypada szanować, o ile są szczere. Ale któż to usiłuje je propagować? Ci sami posłowie z B. B., którzy nietylko nie usiłują zburzyć istniejącego ustroju, lecz słowem i czynem współdziałają nad rozwojem *solidaryzmu społecznego*, którzy w jednym klubie zasiadają z Hołyńskimi, Radziwiłłami, Kirschbraunami i t. p. Dumna idea francuskiej Generalnej Federacji Pracy, idea zrodzona z myśli rewolucyjnej, śmiałej, bezwzględnej i odrzucającej kompromisy, posłużyła za szyldzik znanej, naszej rodzimej *walce z partyjnictwem*. Wyłazi z poza tej Federacji ręka rządowa, rządowe wpływy, rządowe fundusze. To nie idea, to jeden z etapów pracy nad zdezorganizowaniem społeczeństwa, nad rozbiciem wszystkiego, co samodzielne i niezależne, aby w ten sposób umożliwić niepodzielne panowanie obozu rządowego.

Tymczasem jednak agitacja swoje robi. Wciska się przedewszystkiem tam, gdzie rząd ma wpływ przemożny (monopole, fabryki wojskowe), ale dociera nawet i do kolejarzy (Górny Śląsk).

Drugim ośrodkiem fermentu jest rozłam w P. P. S. Nie pora na tem miejscu roztrząsać, jakie były powody tego rozłamu. Dość, że rozłamowcy nie zawahali się wziąć na swoje sumienie roli — zdaniem naszem haniebnej — rozbijania związków zawodowych. Czego chcą właściwie, po co utworzyli swoje związki— nie wiadomo. To jedno wiemy, iż są zwolennikami „partyjnego ruchu zawodowego", t. j.: zupełnego podporządkowania Związków partji. Jaki mają program zawodowy, czem się różnią od tych związków, które usiłują rozbić i zniszczyć — trudno się zorjentować. Nawet najgłupszy z ich ludzi nie przypuści bowiem, że tym powodem jest troska o dobro klasy pracującej. Pozostaje zatem nienawiść do „Cekawistów".

Trudno sobie wyobrazić, jak można na tej „idei" budować ruch zawodowy. Mimo to — jednak i oni zdążyli zebrać zwolenników, zdążyli wzmóc i pogłębić ferment w ruchu zawodowym.

Inny ferment, siany i podsycany jest na ciaśniejszym terenie, wśród kolejarzy. Istniały wśród związków kolejowych i formalnie rzecz biorąc, istnieją do dziś dwa Związki, które od pewnego czasu niczem się w ideologji swojej nie różniły. To P. Z. K. i Z. Z. P. Od kiedy N. P. R. prawica,, Ch. D. i N. D. wspólnie utworzyły Rząd Witosa, wspólnie pomaszerowały via Siekierki do Wilanowa i wspólnym zapałały gniewem do obecnego rządu, od kiedy N. P. R. zwekslował na prawo w kierunku narodowym i chrześcijańskim — właściwie tylko stare animozje konkurencyjne stwarzały jeszcze różnice pomiędzy tymi dwoma Związkami. Prędzej, czy później musiały się one połączyć i połączyły się. Ostatecznie usankcjonowały tylko istniejący de facto stan rzeczy, bo już oddawna zgadzały się z sobą we wszystkiem. Co ich przynagliło? Zapewne toczące się od kilku miesięcy rokowania, zmierzające do stworzenia wielkiego obozu prawicowego od Stronnictwa Narodowego, nowego wydania endecji, poprzez Piasta i Ch. D. aż do N.P.R. Pierwszą jaskółką tej kombinacji jest połączenie P. Z. K. z Z. Z. P. Charakter ideowy tego „Zjednoczenia Kolejowców Polskich" nie jest nikomu tajny, przebija jasno z jego enuncjacji programowej, wynika z tradycji obu tych związków. Ton ideowy i program nadaje P. Z. K. Symbolem tego porgramu są owe olbrzymie *faszystowskie rózgi* tak pięknie i tak wyraźnie wycyfrowane na domu P. Z. K. w Stanisławowie. Nie będą niczem innem niż byli dotychczas — policjantem wśród kolejarzy oddającym się na usługi każdemu rządowi, ochotnikami do łamania strajków, przeszkodą do szerzenia, pogłębiania i zwycięstwa idei klasowych, idei nowego ustroju społecznego. Będą nadal, jak dotąd pokornym sługą reakcji, posłusznem narzędziem w jej ręku.

Ale nie każdy sobie to z należytą jasnością uświadamia, a nowi sojusznicy puścili w ruch kolosalny aparat agitacyjny: Oto dokonało się „zjednoczenie", rzekomo w celach czysto zawodowych — trzeba zatem, aby wszyscy kolejarze doń wstąpili czyli oddali się pod komendę endecji, gdy zaś tego z świadomemi rzeczy Zarządami Związków uczynić nie sposób — trzeba budzić ferment wśród członków, burzyć masy, rozbijać organizacje konkurencyjne.

I ci także podsycają wrzenie, potęgują zamieszanie. Pod złemi znakami rozpoczął się dla ruchu zawodowego rok 1929. Będzie to rok przesileń i walki, niestety, walki bratobójczej. Działają wśród nas bakcyle rozkładu zaszczepione ręką obcą, ręką tych, których celem nie jest bynajmniej dobro klasy pracującej. Nie wiemy jak się ta walka skończy i kiedy się skończy. To tylko wiemy, iż ruch zawodowy wyjdzie z niej niewątpliwie osłabiony z ogromną szkodą dla interesów klasy pracującej.

Uwagom naszym brakłoby wyrazistości, gdybyśmy się ograniczyli wyłącznie do krytyki. Poczuwamy się tedy do obowiązku sformułować pozytywnie nasze zapatrywania na obecną sytuację.

Uważamy, iż podstawą ideową ruchu zawodowego musi być **idea walki klas.** Kto jej nie uznaje, kto jej w czyn nie wciela ten prędzej czy później z ruchu zawodowego odejść musi dobrowolnie czy mimo swej woli. Związki zawodowe winny być samodzielne i niezależne, co nie oznacza bynajmniej aby nie powinny i nie musiały szukać kontaktu i współpracować z temi partjami politycznemi, które walkę klas i wyzwolenie klasy pracującej drogą tej walki za swoje hasło programowe uznają. Naczelnem hasłem organizacyjnem jest jedność ruchu zawodowego, w którym zmieścić się mogą ludzie o różnych przekonaniach politycznych. Co do form organizacyjnych jesteśmy przeciwnikami wszelkiej pryncypialności, uważając, że budować należy z tego materjału, który jest do dyspozycji i że istniejących i wrosłych w grunt fundamentów burzyć nie należy.

Za ośrodek akcji scalenia klasowego ruchu zawodowego uznajemy Związek Stowarzyszeń Zawodowych w Polsce (Centralną Komisję Klasowych Związków Zawodowych). Dlatego sami w myśl naszych wytycznych organizacyjnych dążyć bę-

dziemy do najrychlejszego połączenia się z tą Centralą.

Na terenie ogólnym jesteśmy zwolennikami podjęcia idei, wcielonej w czyn w listopadzie 1926 r. Na gruncie realnym z programem realnym, możliwym w tej chwili do przyjęcia będziemy dążyć do ideowego i praktycznego zbliżenia tych związków czy ich central, które ideę walki klas uznają lub conajmniej jej się nie sprzeciwiają.

Wynika z tego że odrzucamy wszelkie solidarności i solidaryzmy, wszelkie rozłamowe frakcje „rewolucyjne" i wszelkie „zjednoczenia" pod endeckim sztandarem.

W ten sposób drogę mamy wytkniętą i sytuację jasną i dla siebie samych i dla tych, którzy nas bezskutecznie a namiętnie kokietują.

SŁUŻBA PAROWOZOWA W PROJEKCIE BUDŻETU M. K. NA ROK 1929-30.

Ogólny wydatek na służbę parowozową (Dział IV. b.) w projekcie preliminarza budżetowego na rok 1929/30 wynosi 180.758 000. Suma ta obejmuje zarówno wydatki osobowe, t. j. płace personelu, dodatki, premje i t. d., jak też i wydatki rzeczowe, a w szczególności wydatek na paliwo dla parowozów, który pochłania więcej, niż połowę wymienionej wyżej sumy. Do tego rozdziału włączone są również wydatki na obsługę i uruchomienie wagonów motorowych.

Na uposażenie pracowników stałych (etatowych i nieetatowych) preliminowano 51.597.000 zł., z czego przypada na pracowników etatowych 40.482.000 zł., na nieetatowych 10.515.000, oraz na zastępstwo dla chorych i urlopowanych 600.000 zł.

Wydatki na uposażenie preliminuje się, jak wiadomo, na podstawie ustalonych na dany okres budżetowy etatów osobowych. (Patrz „Maszynistę" Nr. 20, str. 152 i Nr 21, strona 161, z r. 1928). Liczba tych etatów ujawniona jest w budżecie, co pozwala się zorjentować w pewnej mierze w przyszłem ukształtowaniu się stosunków w dziedzinie gospodarki personalnej. Poniżej podajemy ilość preliminowanych etatów na rok 1929/30 i równocześnie dla porównania ilość preliminowanych na okres bieżący z zaznaczeniem różnicy, jaka między niemi zachodzi.

ETATOWI:

grupa uposażenia	1929/30	1928/9	Różnica
VIII	2.061	1.788	+ 273
IX	2.759	2.687	+ 72
X	1.955	1.794	+ 201
XI	3.586	2.837	+ 731
XII	819	890	— 71
XIII	350	240	+ 110
Razem	11.552	10.236	+1316

NIEETATOWI:

grupa uposażenia	1929/30	1928/9	Różnica
X	15	11	+ 4
XI	414	781	— 367
XII	1914	1861	+ 53
XIII	504	1011	— 507
XIV	726	704	+ 22
XV	196	155	+ 41
XVI	—	40	— 40
Razem	3.769	4.563	— 794

Z podanych powyżej liczb wynika, iż ilość etatów w poszczególnych grupach uposażenia powinna ulec od dnia 1. IV. 1929 dość poważnemu zwiększeniu, tak, iż spodziewać się można od tego terminu, względnie najpóźniej od 1 lipca 1929 r. poważniejszej ilości awansów. Powiększenie ilości etatów nie jest coprawda tak duże, aby sprostać mogło istotnym potrzebom w tym względzie, niemniej jednak pewien postęp jest widoczny. Wytężona akcja Prezydjum Z. Z. M., które od lat kilku systematycznie działało w tym kierunku, odniosła zatem dość poważny sukces. Punkt ciężkości spoczywa obecnie w tem, aby Dyrekcje lojalnie zechciały wykonać budżet i aby zaprzestały dotychczas stosowanej praktyki ukrywania wolnych miejsc i czynienia w ten sposób niedozwolonych i szkodliwych oszczędności kosztem personelu.

Poważniejszą różnicę wykazuje grupa XI-ta, do której zaszeregowani są, jak wiadomo, pomocnicy maszynistów II klasy. W dziale pracowników etatowych wykazuje ta grupa wzrost o 731 miejsc, w dziale zaś nieetatowych równoczesne zmniejszenie o 367 miejsc. Wynika stąd, iż w przyszłym okresie budżetowym powinna poważna ilość nieetatowych ślusarzy-kandydatów uzyskać etaty pomocników I klasy. Zdaje się jednak, że władze mają zamiar stosować również nadal dotychczasową praktykę mianowania palaczy - niefachowców pomocnikami II klasy. Wskazuje na to poważna ilość nowych etatów. których ślusarze-kandydaci sami nie będą mogli zapełnić. Tem więcej aktualnemi stają się obecnie stare postulaty naszego związku, zdążające do wyraźnego oddzielenia w tytule służbowym pomocników maszynistów od palaczy.

Jako tendencję niewątpliwie słuszną i dla pomocników korzystną, uwydatnić należy zmniejszenie liczby pracowników nieetatowych, która zmalała w omawianym preliminarzu tak w liczbach absolutnych (z 4 563 na 3.769), jak też w liczbach względnych (w r. 1928/9 około 32%, obecnie niespełna 25%), przyczem stosunek ten w dziale służby parowozowej jest wyjątkowo korzystny (w ogólności wynosi około 30%).

Podkreślić wypada, iż podane wyżej sumy przeznaczone na uposażenie pracowników, obliczone zostały bez uwzględnienia 15% dodatków, płaconych od stycznia 1928 r. oraz bez uwzględnienia zwiększonego od 1. I. b. r. dodatku mieszkaniowego. Powstałe stąd braki uzupełnione zostaną w Sejmie, gdzie komisja budżetowa przeprowadziła już niezbędne poprawki.

Wreszcie zauważamy, iż oprócz podanej wyżej liczby pracowników stałych utrzymują koleje z funduszów preliminowanych na Dział IV b., ponadto 4.448 pracowników niestałych (sezonowych, kontraktowych), z których olbrzymia większość zajęta jest podawaniem węgla na parowozy i utrzymywaniem parowozów w czystości. Fundusze potrzebne na opłacenie tych pracowników objęte są sumami przeznaczonemi na wydatki rzeczowe (na paliwo, dla parowozów, smary i t. d.).

Po raz pierwszy znajdujemy w budżecie skromną sumę zł. 600.000, przeznaczoną na pokrycie kosztów zastępstwa chorych i urlopowanych. Wstawienie tej sumy uważać należy również za pewien postęp, dotąd bowiem Dyrekcje nie posiadały funduszów na zastępstwa, wobec czego zatrzymywały pewną ilość etatów nieobsadzonych — co oczywiście dawało powód do najdzikszej dowolności i szkodziło wybitnie interesom pracowników. Nie wiemy, w jaki sposób M. K. poleci ten kredyt wyzyskać, w szczególności zaś, czy przeznaczy go na utrzymywanie pewnej ilości stałych etatowych pracowników, czy też stosować każe zastępstwo t. zw. drabinkowe. W każdym jednak razie Dyrekcje nie będą już mogły zatrzymywać w rezerwie nieobsadzonych etatów i tłumaczyć się z tego koniecznością posiadania funduszów na zastępstwa. Oczywiście odpadną również dotychczasowe argumenty, któremi Dyrekcje tłumaczyły odmowę urlopów, tak, że liczne skargi na brak wypoczynku nie powinny mieć już więcej miejsca.

Na różne wydatki osobowe preliminuje M. K. sumę 23.547.000 zł., w tem na dodatki służbowe 90.000 zł., na koszty podróży i djety 230.000, na premje (nie wliczając węglowej) 1.810.000, na godzinowe i kilometrowe 20.046.000, oraz na umundurowanie 1.810.000 zł.

Bliższa analiza tych pozycyj w porównaniu z pozycjami roku bieżącego pozwala przewidywać, iż od 1. IV. maszyniści otrzymają wreszcie prawo do pełnego umundurowania. Także i żądanie podwyższenia stawek godzinowego i kilometrowego zdaje się mieć pewne widoki powodzenia, mimo zasadniczego oporu, stosowanego w tym względzie przez M. K.

Norma rozchodu paliwa przyjęta została w wysokości ustalonej w preliminarzu na rok bieżący, czyli 61.52 klg. węgla dąbrowskiego na każdy tysiąc brutto-tonno-klm. Wiadomo, iż M. K. w ubiegłym roku preliminowało rozchód w wysokości 63.655 klm. węgla dąbrowskiego na tysiąc brutto-tonno-klm., a obniżenie normy do wysokości wskazanej wyżej możemy zawdzięczać dawnemu Ministrowi Komunikacji, a obecnemu posłowi Chądzyńskiemu, na którego wniosek Komisja Budżetowa normę

obniżyła. Ministerstwo broniło się bardzo energicznie, ale, niestety, bezskutecznie przeciwko obniżeniu normy. Komisja jednak, opierając się na obliczeniach M. K., przyjęła przeciętną normę, uzyskaną z rzeczywistych obliczeń za r. 1927. Nie od rzeczy będzie przy tej sposobności przytoczyć, jaka była przeciętna norma zużycia węgla w r. 1927 w poszczególnych Dyrekcjach:

Warszawska	50.01
Radomska	62.09
Wileńska	57.26
Poznańska	49.86
Gdańska	58.17
Katowicka	88.98
Krakowska	80.02
Lwowska	81.62
Stanisławowska	86.13
przeciętna	61.52

i ta to właśnie przeciętna norma została utrzymana w preliminarzu także i na rok bieżący. Ogółem przewiduje się 59.478.000.000 brutto-tonno-klm. czyli o 6.297.000 brutto-tonno-klm. więcej, aniżeli w r. bież.

Suma potrzebna na zakup tej ilości węgla ustalona została w preliminarzu na 84.158.955 zł, przyczem za podstawę obliczeń przyjęto cenę 23 zł. za tonnę. Zauważyć należy, że do niedawno cena ta wynosiła 21 zł. za tonę i że baroni węglowi wymusili na M. K. jej podwyższenie. Obecnie istnieje z ich strony znowu nacisk, aby uzyskać dalsze zwiększenie ceny. W tym celu szantażują oni kolej wstrzymaniu dostaw, co ostatnio odbiło się np. na wstrzymywaniu deputatów węglowych pracownikom, gdyż koleje musiały na potrzeby ruchu sięgać nawet do zapasów mobilizacyjnych.

System preliminowania premji węglowej został zmieniony. W poprzednich okresach preliminowano premje w zależności od ilości parowozo-klm. przy stawce 2.20 za każde 100 parowozo-kilom. Obecnie preliminuje się premje w zależności od brutto-tonno-klm. przy stawce 7½ gr. za każdy 1000 brutto-tonno-klm. Preliminowana suma na omawiany okres budżetowy wynosi 4.460.850 zł., czyli o 1.281.850 zł. więcej, aniżeli w roku poprzednim. Premje powinny ulec zwiększeniu, przyczem ich wymiar wynosi mniej więcej 3½% wartości zużytego paliwa. Na podawanie paliwa na parowozy preliminowano 5.927.195 zł., co obejmuje przedewszystkiem koszt utrzymania części pracowników sezonowych i czasowych przy tem podawaniu zatrudnionych. Nie od rzeczy będzie podać cyfry istniejących parowozów za przeciąg czasu od r. 1923 aż do chwili obecnej z równoczesnem zapodaniem procentu parowozów chorych (w remoncie):

Rok 1923	4.840	w tem	chorych	32.87%
„ 1924	4.930	„	„	29.35%
„ 1925	5.011	„	„	23.76%
„ 1926	5.120	„	„	16.48%
„ 1927	6.168	„	„	19.00%
„ 1928	5.176	„	„	19.33%

mamy zatem obecnie około 4.176 parowozów w ruchu i około 1000 w remoncie. Na jeden parowóz wypada tedy niecałych 3 maszynistów i pomocników.

Wydatki na smary wynoszą w omawianym okresie budżetowym 2.658.000, czyli o 160.000 zł. mniej, jak w okresie bieżącym. Oczywiście powinno się to odbić na rozchodzie smarów niekorzystnie i spodziewać się należy dalszego obniżenia normy rozchodu smarów.

Na uwagę zasługują również wydatki na wagony motorowe. Przewidywany jest wzrost ruchu wagonów motorowych, w szczególności wagonów akumulatorowych 940 motoro-klm., czyli o 511 tysięcy więcej, aniżeli w roku poprzednim 280.000 motoro-klm. wagonów benzolowo-elektrycznych, czyli o 80.000 więcej, aniżeli w roku poprzednim, oraz 50 000 motoro-klm. wagonów przyczepnych, czyli o 94.000 motoro-klm. mniej, aniżeli w r. ub.

Na czyszczenia parowozów przewidziano 6.939.000 zł., czyli niewiele więcej, jak w roku poprzednim, to samo dotyczy oświetlenia parowozów, na które preliminowano 494 000 zł.

W najbliższych numerach „Maszynistay" zajmiemy się charakterystyką całokształtu gospodarki M. K., oraz omówimy zamierzenia i plany inwestycyjne, ujawnione w budżecie.

SPRAWY SŁUŻBOWE

PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA DLA PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH I ICH DOMOWNIKÓW.

Motto: *Szanuj zdrowie należycie,*
Bo jak umrzesz — stracisz życie.

Ministerstwo Komunikacji wprowadziło w życie przepisy bezpieczeństwa dla pracowników kolejowych i ich domowników z ważnością od 1 stycznia 1929 r. Przepisy te wydane będą w formie arkuszy, przeznaczonych do wywieszania w lokalach służbowych tudzież w formie ulotek, które rozdawane będą pracownikom, a zapewne także i ich domownikom.

Treść tych przepisów jest następująca:

Przepisy bezpieczeństwa dla pracowników kolejowych i ich domowników.

§ 1.

Przy wykonywaniu obowiązków służbowych każdy pracownik kolejowy powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo.

§ 2.

Podczas przechodzenia przez tory kolejowe pracownicy kolejowi obowiązani są zachowywać jak największą ostrożność.

§ 3.

Zabrania się pracownikom kolejowym:

a) chodzenia po torze kolejowym, jeśli tego nie wymagają warunki ich służby;

b) chodzenia pomiędzy torem kolejowym a ładowniami i magazynami, przylegającemi do tego toru, podczas przetaczania po nim taboru kolejowego;

c) przechodzenia tuż przed taborem kolejowym, będącym w ruchu;

d) przechodzenia pod wagonami, będącemi w ruchu;

e) stawania na zderzakach lub sprzęgłach wagonów, będących w ruchu;

f) wskakiwania na stopnie i zeskakiwania ze stopni parowozów i wagonów podczas szybkiego ich biegu;

g) sprzęgania i rozprzęgania wagonów i parowozów podczas szybkiego ich biegu;

h) rozprzęgania wagonów ze stopni wagonów podczas ich biegu;

i) wychylania się zbyt daleko z taboru, będącego w ruchu;

k) przebywania na dachach lub ładunkach wagonów w czasie ich biegu.

§ 4.

Prącownicy kolejowi poszczególnych działów służby powinni stosować się do postanowień o zachowaniu osobistego bezpieczństwa, zawartych w przepisach, dotyczących zakresu ich służby.

§ 5.

Pracownicy kolejowi, będący poza służbą, mogą chodzić po torach kolejowych, jeśli posiadają specjalne, upoważniające do tego, przepustki, wydane przez właściwą władzę.

§ 6.

Domownikom pracowników kolejowych chodzenie po torach kolejowych jest wogóle wzbronione. Przechodzenie przez tory względnie pomiędzy - torzach może im być dozwolone tylko w miejscach specjalnie w tym celu wyznaczonych przez Zarząd kolei, i tylko wówczas, gdy w pobliżu nie odbywa się przetaczanie taboru lub przejście nie jest zastawione przez pociąg.

W obrębie dworca kolejowego mogą domownicy pracowników kolejowych wchodzić jedynie do miejsc, przeznaczonych dla publiczności, z zachowaniem przepisów, obowiązujących publiczność.

—o—

Szanujemy dobre intencje M. K. nie możemy się jednak oprzeć wrażeniu, iż mamy do czynienia z ubranymi w poprawną formę paragrafów-komunałami. O zasadach i nakazach zawartych w paragrafach ćwierkają już wszystkie wróble na kolejowych dachach, bodaj od czasów nieboszczyka Stephensona, a jednak wypadki są i mnożą się w czasach ostatnich w sposób zastraszający. Przecież przepisy dwóch pierwszych paragrafów, nie mogą być chyba uważane za co innego, jak za komunał i doprawdy szkoda czasu, trudu i pieniędzy na drukowanie tych wiekopomnych wynalazków w setkach tysięcy egzemplarzy. Pewnie, że pracownik sam

powinien dbać o własne bezpieczeństwo i zachować jaknajwiększą ostrożność, ale czy te mądre maksymy muszą być aż zatwierdzane przez p. Ministra i ogłaszane drukiem? Do tego samego rodzaju należy przepis § 3 punkt a). Szkoda tylko, że zagadnienie bezpieczeństwa spoczywa nie w tem, aby pracownik poza służbą po torach nie chodził, ale w tem, jak ustrzec go od wypadku wówczas, gdy pełniąc służbę po torach chodzić **musi**.

Inne postanowienia przepisów są pobożnemi życzeniami sprowadzającemi się właściwie do jednego ostrzeżenia: **„uważaj o ile możesz", bo ci się zdarzy nieszczęście"**. Takie sformułowanie „przepisów" byłoby i krótkie i łatwiejsze i tańsze a bodajże bardziej celowe i skuteczne. Nie mamy bynajmniej zamiaru żartować. Myślimy poważnie o krótkich, lapidarnych i bijących w oczy ostrzeżeniach, popartych, o ile możności barwnemi rysunkami, które umieszczone w miejscach właściwych oddać by mogły usługi o wiele większe jak odczytywanie paragrafów. P. Minister Kühn, jako były dyrektor Tramwajów pamięta zapewne doskonały afisz, wywieszony w wagonach tramwajowych. Przedstawił on pasażera leżącego na ulicy z zakrwawionym nosem i połamanemi nogami. Pod tym krótki napis „Nie wyskakuj". Ten dobry pomysł poddajemy p. Ministrowi dorozważenia i wyzyskania. Zastosowany odpowiednio będzie może tańszy a napewno skuteczniejszy od świstka z paragrafami!

Wszystko to jednak nie wiele pomoże wobec wymagań służby i pewnych wyraźnych tendencyj ze strony administracji, występujących ostatnio z szczególnem nasileniem. Dla przykładu podamy choćby tylko nadwyraz niebezpieczną pracę przetokowych i spinaczy. Co to pomoże wydawać przepisy zabraniające im przechodzenia pod wagonami, będącemi w ruchu lub sprzęgania tych wagonów podczas szybkiego ich biegu skoro administracja równocześnie z całym naciskiem prze do uzyskania jaknajszybszego tempa pracy przetokowej, skoro tempo to już dzisiaj jest wprost szalone, bo p. p. naczelnicy potrzebują premji. I niechby tam jakiś pracownik spróbował trzymać się przepisów! Nie długo by jadł chleb kolejowy!

Albo np. co pomoże zabraniać konduktorowi wskakiwania na stopnie wagonów podczas szybkiego ich biegu skoro olbrzymia ilość pociągów posiada wagony niemieckie z przedziałami niepołączonemi, otwieranemi nazewnątrz, a konduktor musi je obsługiwać w pełnym biegu przyczem nie musi wprawdzie „wskakiwać" na stopień, ale za to musi przeskakiwać z wagonu na wagon. Czem to grozi, zwłaszcza w czasie deszczu, gdy stopnie są śliskie lub w zimie gdy są obmarznięte i ile z tego powodu było już wypadków śmierci i kalectwa o tem M. K. wie dobrze i zapewne zdaje sobie sprawę, że na to żadne papierowe przepisy nie pomogą, że trzeba przedewszystkiem zmienić wagony a główny powód nieszczęśliwych wypadków zostanie usnięty.

I z tymi „domownikami" coś nie jest w porządku. Wielu domowników mieszka w domach, do których nie ma innego dostępu, jak przez tory względnie do których dostęp drogą okólną utrudniłby lub nawet wręcz uniemożliwił należyty i regularny kontakt ze światem, którego pracownik czy też jego domownik przecież potrzebuje. Nie wspominamy już o tych „domownikach", którzy wraz z swoimi „pracownikami" dotąd mieszkają nie koło torów, ale wprost na torach w **wagonach** kolejowych. I o tych nie wspominamy, którzy przeniesieni wbrew swej woli i zmuszeni pracować w miejscowościach, w których nie mogą dostać mieszkania wogóle nie mieszkają, lecz sypiają kątem w rozmaitych „rezerwowych", salach noclegowych czy nawet poczekalniach.

Cóż w takich warunkach mówić o tem, kiedy pracownikowi po torach chodzić wolno, a kiedy nie — gdy on po nich zawsze chodzić **musi!**

Inne są, zdaniem naszem, środki, które zastosowane być winny, aby zwiększyć stopień bezpieczeństwa personelu. Największa ilość ofiar z pośród służby kolejowej pada nie wskutek bezcelowego wałęsania się po torach lecz **wskutek braku należytych urządzeń gwarantujących w sposób objektywny bezpieczeństwo personelu**. Automatyczne sprzęgła, należyta organizacja pracy przetokowej, przy zastosowaniu wszelkich nowoczesnych urządzeń stosowanych na zachodzie, a przedewszystkiem źródło nieszczęść i katastrof największych, **należyta sygnalizacja** ujednostajniona i dysponująca wszelkiemi urządzeniami zapewniającymi jaknajwiększe gwarancje bezpieczeństwa ruchu, należyte rozplanowanie dworców, parowozowni i t. d. pobudowanie kładek i wiaduktów, umożliwiających pracownikom i ich domownikom dostęp do miejsc pracy i mieszkań bez konieczności przechodzenia przez tory — oto są środki, które winny być zastosowane przedewszystkiem. Gdzieindziej zarządy kolei wydają setki tysięcy na próby z nowymi wynalazkami, zwiększającymi bezpieczeństwo, próbują urządzenia elektryczne, wskazujące maszyniście automatycznie położenie sygnałów i t. d. i t. d. U nas w ciągu lat 10-ciu nie można było jeszcze wprowadzić jednolitej sygnalizacji. W każdej dyrekcji obowiązuje inna sygnalizacja, a nawet i w tej samej Dyrekcji obok fragmentów starych stosowane są fragmenty nowych przepisów sygnalizacyjnych. Maszyniści jeżdżą z jednej Dyrekcji do drugiej, nierzadko przejeżdżają tereny 3 Dyrekcyj. Jak można w takich okolicznościach uniknąć omyłki, a co za tem idzie i katastrofy?

Ustawiczne gwałcenie przepisów o czasie pracy sprawia, iż personel jest przemęczony i niezdolny do prawidłowego pełnienia służby. Automatyczne ubezpieczenie sygnałów, centralizacja zwrotnic to jeszcze ideał daleki.

A nasze Ministerstwo posadziło przy biurku jakiegoś p. Referenta, który wykoncypował i przepisał na czysto same komunały pozbawione zupełnie praktycznej wartości.

Czyżby tylko dlatego, aby w razie wypadku można było się powołać na to, że sam kolejarz zawinił bo **„wykroczył przeciw obowiązującym przepisom?..."**.

PRZYSPIESZENIE BIEGU POCIĄGÓW POSPIESZNYCH.

Prasa codzienna donosi na podstawie informacyj urzędowych, iż Ministerstwo Komunikacji opracowuje obecnie plany, dotyczące przyśpieszenia biegu pociągów pośpiesznych w kraju. Przyśpieszenie ruchu nastąpić ma po wzmocnieniu torów i przebudowie szeregu mostów. W najbliższym czasie rozpocznie jedna z krajowych wytwórni parowozów budowę nowego typu parowozów systemu amerykańskiego, osiągających szybkość 110 km. na godzinę.

WPROWADZENIE OKRESU GWARANCYJNEGO PRZY NAPRAWIE PAROWOZÓW.

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 27, poz. 319, ukazało się Rozporządzenie M. K. Nr. D. VI/168869/21/28 z dnia 28 listopada 1928, treści następującej:

„Wobec zdarzających się wypadków wykonywania naprawy głównej parowozów przez niektóre warsztaty w sposób niewłaściwy, lub też w zakresie mniejszym, aniżeli to jest przewidziane w dotyczących przepisach, Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje.

Dla wszystkich parowozów, wychodzących z naprawy głównej wprowadza się okres gwarancyjny, trwający przez czas przebiegu 4.000 km.

Koszty usunięcia ważniejszych usterek, spostrzeżonych w okresie gwarancyjnym, których przyczyną jest niedokładna lub nieodpowiednia robota, wykonywana w czasie naprawy głównej, winny być zarachowane na kredyt tych warsztatów, które tę naprawę wykonały. Również na kredyt warsztatów, które wykonały naprawę główną, winny być odniesione koszty wszelkich takich robót uzupełniających (wykonanych w okresie gwarancyjnym) które są w przepisach o zakresie robótr przy naprawie głównej przewidziane, lecz nie zostały w czasie naprawy głównej wykonane".

Zarządzenie to należy powitać z uznaniem. Od dłuższego bowiem czasu podnoszą się skargi na niedbałą naprawę parowozów. Powszechnem jest przekonanie, że powodem niedbalstwa są premje warsztatowe skonstruowane fałszywie bowiem premjujące nie naprawę dobrą i solidną, ale naprawę szybką. Ponieważ w premji uczestniczą tak pracownicy służby wykonawczej jak też i pracownicy nadzoru, przyczem premja jednych zależy od pośpiechu drugich — przeto nie ma kto kontrolować należycie jakości i solidności wykonanej roboty.

Rozporządzenie M. K. odnosi się tylko do napraw głównych. Jednakże i naprawy średnie, a może te właśnie w stopniu najwyższym wykonywane są w wielu warsztatach bardzo niedbale. Ostatnio n. p. otrzymaliśmy z wielu parowozowni skargi na sposób wykonywania napraw w warsztatach bydgoskich. Uważamy zatem za rzecz nieodzowną szybkie znalezienie środków zaradczych także i dla napraw średnich.

W uregulowaniu tej sprawy jesteśmy jako maszyniści bezpośrednio zainteresowani,

gdyż wadliwe i niedbałe naprawy utrudniają nam pracę, stają się powodem opóźnień, powodują przepały i t. d. Dlatego przystąpiliśmy do gromadzenia materjałów w tej sprawie i w czasie najbliższym podejmiemy stosowną interwencję M K.

PRZEDŁUŻENIE MOCY OBOWIĄZUJĄCEJ ROZPORZĄDZENIA PRZYZNAJĄCEGO 15-TO %-TOWY DODATEK DO KILOMETROWEGO NA LINJACH GÓRNOŚLĄSKICH ORAZ W ZAGŁĘBIU WĘGLOWEM DĄBROWSKO - KRAKOWSKIEM.

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 27 z dnia 31 grudnia 1928 pod poz. 311 ukazało się Rozporządzenie P. Ministra Komunikacji z dnia 16 listopada 1928 r. Nr. I. 1873/2/28 następującej treści:

„Podwyższenie dodatku kilometrowego, przewidziane w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 1928 r. Nr. I. 5539/2 28 (Dz. Urz. Min. Kom. Nr. 8, poz. 78) dla drużyn konduktorskich i parowozowych, obsługujących na linjach normalnotorowych pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, oraz na linjach Zagłębia Dąbrowsko - Krakowskiego, pozostaje nadal w mocy od 1 lipca 1928 r. aż do odwołania".

W ten sposób zlikwidowane zostały wreszcie liczne nieporozumienia z którymi trudno się było uporać, a sabotowanie tego dodatku ze strony niektórych Dyrekcyj zostało raz na zawsze uniemożliwione.

dc wyborów nowego Zarządu Koła, który został wybrany w następującym składzie:

Przewodniczący — kol. **Trawka Stanisław**, zastępca przewodniczącego — kol. **Duczmal Ign.** Sekretarz — kol. **Stręk Józef**, zastępca Sekretarza — kol. **Ciesielski Teofil**, Skarbnik — kol. **Wasielewski Franciszek**. Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Malinowski Teofil, Śmietanko Franciszek i Dobiegało Jan.**

Następnie Prezes Okręgu kol. Klewenhager zreferował sprawy ustawy emerytalnej, pragmatyki służbowej, badań lekarskich, norm węglowych, oraz umundurowania. Kol. Doliński omówił szczegółowo sprawę starszeństw i nominacji, następnie przechodząc do spraw organizacyjnych omówił sprawę postępowania członków Koła Warszawa Główna. W sprawie tej zebrani uchwalili następujące rezolucje:

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 2.1.29 — w M. K. w sprawie biletów dla Prezesów Okręgowych — kol. Komorowski.

Dn. 4.1.29. — w M. K. w sprawie awansów w Dyrekcji Krakowskiej — kol. Komorowski.

Dn. 8.1.29. — w M. K. w sprawie 1½ g. na przyjęcie parowozu w Dyrekcji Gdańskiej i w sprawie perjodycznych badań lekarskich — kol. kol. Borkowski i Siadak.

Dn. 10.1.29. — w M. K. w sprawach ustawy emerytalnej, wagonowo - strefowego dla kolejek wąskotorowych, badań perjodycznych oraz przestrzeni górzystych i pociągów podmiejskich — kol kol. Borkowski i Siadak.

Dn. 15.1.29. — w M. K. w sprawach potrąceń za przesmary w Dyrekcji Gdańskiej, w sprawie maszynisty Rojka z Warszawy-Wschodniej, maszynisty Reterskiego ze Skarżyska — kol. kol. Borkowski i Komorowski.

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 3.1.29. — Zebranie Koła Łódź - Kaliska — kol. Sommerfeldt.

Dn. 4.1.29. — Zebranie Koła Kutno — kol. Siadak.

12.1.29 — Zjazd Okręgu Gdańskiego w Tczewie — kol kol. Borkowski, Komorowski i Hernet.

Dn. 12.1.29 — Odczyt p. Dr. Żuniaka na Zjeździe w Tczewie p. t. „Podstawy i metody pracy związkowej".

KRAKÓW.

Zjazd Okręgowy. Dn. 14.12. 28 r. odbył się w Nowym . Sączu Walny Zjazd Delegatów Okręgu Krakowskiego.

W Zjeździe wzięli udział członkowie Prezydjum w osobach kol. kol. Prezesa Zw.— *Borkowskiego* i wice-Prezesa — *Komorowskiego*, doradca prawny Zw. — Dr. Żmiak, Zarząd Okręgowy oraz delegaci ze wszystkich kół miejscowych Okręgu. Przewodniczył na Zjeździe Prezes Okręgu kol. Spyt, sekretarzował kol. Kotlarski.

Zjazd powitał Prezes Koła Nowy-Sącz, kol. Boratyński w serdecznych słowach dziękując za zwołanie Zjazdu w Nowym-Sączu oraz składając życzenia pomyślnych obrad. Po odczytaniu protokółu przez kol. Tkaczyka przystąpiono do sprawozdania Zarządu Okręgowego za rok 1928. Kol. Spyt, Prezes Okręgu oraz kol. Szymonek — wice-Prezes Okręgu omówili szczegółowo sprawy postulatowe oraz organizacyjne.

Kol. Kotlarski i kol. Tkaczyk — Sekretarz Okręgu złożyli sprawozdanie z działalności administracyjnej i organizacyjnej Okręgu, podając dokładny ilostan członków. Skarbnik Okręgu, kol. Kowalczyk zdał szczegółowe sprawozdanie kasowe. W imieniu Komisji Rewizyjnej przemawiał kol. Latinek, przewodniczący tejże, stawiając wniosek o udzielenie ustępującemu Zarządowi Okr. absolutorjum oraz dziękując mu za tak intensywną pracę dla dobra członków i Związku. Zebrani jednogłośnie uchwalili Zarządowi absolutorjum.

Następnie wybrano Zarząd Okręgu w następującym składzie: Przewodniczący—kol. *Spyt* Stanisław (po raz czwarty), zastępca Przewodniczącego kol. *Szymonek* Edmund (po raz czwarty), Sekretarz — kol. *Kotlarski Franciszek* (po raz czwarty), zastępca sekretarza — kol. *Tkaczyk* Władysław (po raz trzeci), Skarbnik — kol. *Kowalczyk* Rudolf (po raz siódmy), Komisja Rewizyjna — kol. kol. *Latinek* Władysław (po raz czwarty), *Krawczyk* Jan (po raz drugi), Zastępcy Komisji Rewizyjnej — kol. kol. *Boratyński* Józef i *Szypuła* Józef. Ogłoszony rezultat wyborów przyjęli zgromadzeni burzliwemi oklaskami.

Następnie zabrał głos Prezes Zw. kol. Borkowski omawiając szczegółowo sprawy postulatowe. Kol. Komorowski — wice-Prezes Zw. uzupełniając wywody kol. Borkowskiego zaznajomił zebranych ze sprawami organizacyjnemi Związku.

Na prośbę Prezesa Okręgu, kol. Spyta — doradca prawny Zw. — Dr. Żuniak wyjaśnił sprawę dodatkowej weryfikacji oraz wygłosił referat o życiu organizacyjno - społecznem.

Po dokonaniu wspólnej fotografji przewodniczący zamknął Zjazd o godz. 21.

PIOTRKÓW.

Zmiana Zarządu Koła. Dn. 29.XII.28 r. wybrany został nowy Zarząd Koła w następującym składzie: Przewodniczący — kol.**Niewrzała Marjan**, zastępcy przewodniczącego— kol. kol. **Ochalski Aleksander, Buza Edward**, Sekretarz — kol. **Chmielewski Zygmunt**, Skarbnik — kol. **Dudziński Aleksander**; Członkowie Zarządu — kol. kol. **Jabłonowski-Snadzki Antoni, Będkowski Władysław**; Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Oborski Jan, Jaworski Franciszek, Łęcki Stefan**

GNIEZNO.

Nadzwyczajne Walne Zebranie członków Koła. Dn. 28.XI odbyło się nadzwyczajne Walne Zebranie członków Koła miejscowego. Uczestniczyli w zebraniu kol. **Klewenhagen** — Prezes Okręgowy oraz wiceprezes kol. **Doliński**. Na wstępie przystąpiono

1. „Zebrani członkowie Koła Z. Z. M. Gniezno w dn. 28.XI 28 przy współudziale członków Zarządu Okręgowego, kol. Prezesa Klewenhagera i kol. Dolińskiego, po zapoznaniu się z warcholską robotą pewnych członków Koła Warszawa-Główna i z przebiegiem ostatnich zajść na zgromadzeniu tegoż Koła potępiają w najostrzejszy sposób tego rodzaju postępowanie, które godzi bezpośrednio w organizację w czasie gdy umysły członków winny być skierowane w kierunku obrony naszych interesów zawodowych. Zaznaczamy, iż postępowanie tych jednostek nie powinno być ani na chwilę tolerowane. Zebrani mając na uwadze interes organizacji domagają się od Zarządu Głównego zastosowania do warchołów postanowień Statutu § 11, t. j. wykluczenia z organizacji, by wreszcie położyć kres takim poczynaniom i organizację oczyścić od niepożądanych elementów".

2. „Zebrani członkowie Koła Z. Z. M. Gniezno w dn. 28.XI. 28. przy współudziale członków Zarządu Okręgowego, kol. Prezesa Klewenhagena i kol. Dolińskiego po dokładnem omówieniu ostatnich zajść na zebraniu Koła Warszawa-Główna, stwierdzają, iż jest to dalszy ciąg roboty, rozpoczętej na IX Walnym Zjeździe w Warszawie, gdzie delegaci kół krępowani byli w swobodnym wypowiadaniu się na skutek terorn, stosowanego przez członków Koła Warszawa-Główna, zajmujących galerję jako goście. W tych warunkach prowadzone obrady w niczem nie przynoszą korzyści organizacji, jak również i członkom. By na przyszłość tego uniknąć, zebrani zwracają się do Zarządu Głównego z apelem, by następne Zjazdy odbywały się poza Warszawą, celem zapewnienia swobodnych obrad, tak długo, aż wszyscy członkowie Koła Warszawa-Główna nie nabędą świadomości organizacyjnej i nie nauczą się prymitywnych zasad grzeczności i gościnności".

Po uchwaleniu wyżej podanych rezolucyj posiedzenie zamknięto.

ŻORY.

Walne zebranie Koła. Dn. 1 stycznia 1929 roku odbyło się walne zebranie członków Koła z następującym porządkiem dziennym: 1) Sprawozdanie Zarządu Koła z działalności za okres od 11.XII 27 — do 1.I. 29 r.; 2) Dyskusja nad sprawozdaniem i udzielenie absolutorjum; 3) Wybór nowego Zarządu Koła; 4) Wolne wnioski. W zebraniu uczestniczył Prezes Okręgowy — kol. Sobczak. Po zdaniu szczegółowego sprawozdania przez Zarząd Koła zebrani uchwalili absolutorjum ustępującemu Zarządowi. Następnie przystąpiono do wyborów nowego Zarządu, który ukonstytuował się następująco:

Przewodniczący — kol. **Tomczak** Henryk, zastępca przewodniczącego — kol. Kolosz Franciszek, sekretarz — kol. **Bielarz** Leon, zastępca sekretarza—kol. Sojka Jan, skarbnik — kol. **Tyrtania** Franciszek, Komisja Rewizyjna — kol. kol.: **Gorczyk** Wilhelm, Jabłonka Franciszek i **Różański** Franciszek.

Następnie Prezes Okręgowy, kol. Sobczak zaznajomił zebranych ze sprawą etatów, awansów, umundurowania, premji węglowej, niefachowców oraz badań lekarskich i egzaminów.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy miejscowe.

SOMPOLNO.

Zebranie członków Koła. Dn. 18.XII.28 odbyło się ogólne zebranie członków Koła z następującym porządkiem dziennym: 1) Zagajenie i odczytanie protokółu z ostatniego zebrania. 2) Sprawozdanie Zarządu Koła i Komisji Rewizyjnej. 3) Wybór nowego Zarządu i Kom. Rew. 4) Sprawozdanie przedstawicieli Zarządu Głównego i Okręgowego. W zebraniu uczestniczyli: sekretarz Zarządu Głównego kol. **Siadak** oraz Prezes Zarządu Okręgowego — kol. **Lisiewicz**. Przewodniczył zebraniu kol. **Karbowski**, sekretarzował kol. Czaplewski.

Po odczytaniu protokółu z ostatniego zebrania Zarząd Koła zdał sprawozdanie ze swej działalności poczem na wniosek Komisji Rewizyjnej udzielono Zarządowi Koła absolutorjum.

Następnie przystąpiono do wyborów nowego Zarządu, w skład którego weszli: Przewodniczący — kol. **Karbowski** Ignacy, zastępca przewodniczącego — kol. **Karczewski** Antoni, Sekretarz — kol. **Olszewski** Michał, Skarbnik — kol. **Kwiatkowski** Marceli; Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Grabowski** Józef, **Kołodziejski** Władysław i **Koch** Ludwik.

Następnie kol. Siadak omówił sprawę postulatów IX Walnego Zjazdu i wystąpień w tych sprawach w M. K. kol. Lisiewicz zapoznał zebranych ze sprawą awansów, listy starszeństwa, przesmarów i oszczędności węglowej.

WEJHEROWO.

Zebranie członków Koła. Dn. 4. XI. r. b. odbyło się zebranie członków Koła miejscowego. Przedmiotem obrad były postulaty wniesione przez Prezydjum do M. K. Po rozpatrzeniu tych postulatów zebrani uchwalili następującą rezolucję:

„Zebrani maszyniści Koła Z. Z. M. Wejherowo - Puck, domagają się kategorycznie załatwienia pomyślnie postulatów wniesionych przez Prezydjum Związku do M. K. Wyrażając swe pełne zaufanie dla działalności Zarządu Głównego, zebrani wkładają nań obowiązek czuwania nad realizacją tych postulatów. Ze swej strony zebrani przyrzekają solidarność w obronie tych postulatów.

KOMUNIKATY

INTERWENCJE W M. K. W SPRAWACH OSOBISTYCH.

Zdarza się często, zwłaszcza w czasach ostatnich, iż pojedynczy członkowie Związku bądź też grupy tych członków kierują prośby i podania w sprawach osobistych do władz i urzędów kolejowych za pośrednictwem organów związkowych.

Postępowanie takie jest niewłaściwe i dla interesów jednostek szkodliwe. Władze kolejowe posiadają bowiem instrukcje zabraniające im rozpatrywania spraw osobistych, przesłanych z pominięciem drogi służbowej. Za regułę przyjąć należy zatem, iż w sprawach osobistych jak n. p. rekursy przeciw nałożonym karom i odszkodowaniom, podania i rekursy w sprawach pragmatycznych, uposażeniowych, emerytalnych, w sprawach przeniesień, przyjęć na etat, przywrócenia grup uposażenia i t. p. winien wnosić zawsze pracownik sam za własnym podpisem i zawsze w przepisanej drodze służbowej, t. j. za pośrednictwem swego bezpośredniego przełożonego. Oczywiście członek może a nawet powinien przy redagowaniu treści takich pism korzystać z pomocy organów Związku. Zwłaszcza jeżeli chodzi o sprawy pragmatyczne lub emerytalne zaleca się korzystanie z pomocy referatu prawniczego Centrali.

Jeżeli zachodzi potrzeba, aby właściwy organ Związku n. p. Zarząd Okręgowy lub Centralny interwenjował na rzecz szybszego lub pomyślnego załatwienia sprawy należy temu zarządowi przesłać odpis pisma wniesionego drogą służbową z zaznaczeniem jakiego dnia skąd i za jakim numerem sprawa została skierowana do Dyrekcji lub do Ministerstwa. Organy Związku w interesie członków nie powinny występować pisemnie od siebie zamiast członka, powinny natomiast w miarę potrzeby poprzeć pisemnie podanie wniesione już uprzednio drogą służbową. W ten sposób będzie można uniknąć niekorzystnych skutków przekroczenia terminów i zaprzepaszczenia sprawy, co się obecnie często zdarza. Nawet najsłuszniejsze sprawy nie mogą być przeprowadzone z należytym rezultatem jeżeli pracownik we własnym imieniu w nich nie występuje, ale wyręcza się Związkiem. Podanie wniesione przez Związek nie jest wykonaniem prawa przysługującego pracownikowi ,a od odpowiedzi udzielonej Związkowi nie służy prawo rekursu tak, że sprawa ze względów formalnych musi z konieczności upaść.

Związek może występować wprost w imieniu członka tylko wówczas gdy posiada od niego pełnomocnictwo. Pełnomocnictwo takie musi być ostemplowane, czego w interesie własnym pracowników należy unikać i używać tej formy wystąpień tylko w bardzo wyjątkowych wypadkach.

W szczególności jeżeli chodzi o interwencję Prezydjum w M. K. to nie będziemy przyjmowali podań, które nadesłane zostały wprost na nasze ręce dla wręczenia w M. K. lecz będziemy je odsyłali petentowi z poleceniem wysłania podania drogą służbową. Na rzecz podań wniesionych drogą służbową będziemy interwenjowali tylko wówczas jeżeli otrzymamy zawiadomienie od właściwego Zarządu Okręgowego, że interwenjował w tej sprawie bezskutecznie w Dyrekcji oraz iż podanie zostało wysłane do M. K. przyczem zapodać należy bezwarunkowo datę i numer pod którym podanie zostało do M. K. wysłane. Bez tych danych wszelka interwencja w M. K. jest niemożliwa gdyż nie sposób podania w M. K. odszukać.

Wzywamy wszystkich członków i wszystkie organy związkowe, aby w interesie własnym stosowały się ściśle do powyższych wskazówek.

W SPRAWIE AUDJENCYJ U P. MINISTRA KOMUNIKACJI.

P. Minister Komunikacji inż. Kühn zwrócił się ostatnio do Zarządów Głównych Związków Zawodowych Pracowników kolejowych z pismem następującej treści:

Nr. I/19864/2 28.

„W czasie posłuchań Związki przedstawiają mi często sprawy, które wymagają zbadania, przepatrzenia akt, zebrania odpowiedniego materjału i t. p., wobec czego rozpatrywanie ich natrafia podczas audjencji na trudności.

Celem usunięcia wspomnianych trudności, uważam za wskazane w obopólnym interesie dla przyśpieszenia załatwienia przedstawianych mi spraw, ażeby Związki zamierzające przedstawić mi pewne sprawy ustnie w czasie posłuchania zgłaszały je na piśmie na tydzień naprzód w moim sekretarjacie.

Przy tej sposobności wyjaśniam, że posłuchań będę udzielał tylko w sprawach ogólnej i zasadniczej natury.

(—) inż. Kühn.
Minister.

Wobec konieczności zastosowania się do tego zarządzenia, zawiadamiamy wszystkie organy naszego Związku, iż będziemy mogli, w razie potrzeby, wyjednać audjencję u p. Ministra, tylko wówczas jeżeli uprzednio otrzymamy pisemne zawiadomienie o treści sprawy, która w czasie audjencji ma być poruszana wraz ze szczegółową motywacją.

Po otrzymaniu takiego zawiadomienia i zdecydowaniu o potrzebie audjencji wniesiemy stosowne pismo do sekretarjatu p. Ministra poczem zawiadomimy proszących o wyznaczonej audjencji.

Inne sposoby wyjednywania audjencji są niemożliwe wobec czego zbytecznem i bezcelowem jest wysyłanie jakichkolwiek delegacyj do Prezydjum, gdyż delegacje takie bez zachowania opisanej wyżej procedury nie będą mogły uzyskać audjencji.

W SPRAWIE ZAPOMÓG BEZZWROTNYCH I NADZWYCZAJNYCH.

Prezydjum związku komunikuje, iż będzie rozpatrywało względnie przedstawiało Zarządowi Głównemu do rozpatrywania takie tylko podania o udzielenie zapomóg bezwrot-

nych i nadzwyczajnych, które przesłane zostaną za pośrednictwem Zarządów właściwego Koła i Okręgu. Zarządy te obowiązane są pod osobistą odpowiedzialnością materjalną stwierdzić, iż petent znajduje się w wyjątkowo krytycznych warunkach.

OD REDAKCJI.

Z uwagi na kilka reklamacyj nadesłanych do Redakcji z powodu jakości, czy też ceny towarów, nabytych od firm ogłaszających się na łamach „Maszynisty", Redakcja poczuwa się do obowiązku wyjaśnić, że *za dział ogłoszeń nie przyjmuje absolutnie żadnej odpowiedzialności.*

Dział ogłoszeniowy jest interesem zarobkowym i Redakcja przyjmuje ogłoszenia każdej firmy, która ogłoszenie nadeszle i uiści należytość cennikową. Przyjmując ogłoszenia, Redakcja kieruje się troską o odciążenie funduszów organizacyjnych Związku. Wpływy za ogłoszenia księgowane są skrupulatnie i przeznaczone w całości na pracę kulturalno-oświatową.

Nawet jednak przy najlepszych chęciach Redakcja nie miałaby możności sprawdzać solidności ogłaszającej się firmy, a tem mniej solidności towaru, który ta firma ma na składzie i ceny, którą zań żąda.

Prosimy zatem naszych czytelników, aby z reklamacjami zwracali się wprost do firm, od których nabyli towary z pominięciem Redakcji, która temi sprawami zajmować się nie może.

ZAMIANY.

Pomocnik maszynisty z prawem samodzielnego kierowania parowozem z parowozowni Kielce zamieni się na równorzędne stanowisko w parowoznowni Piotrków. Zgłoszenia nadsyłać p. a. Kielce, Niewachlowska 51, Władysław Chyb.

***

Pomocnik maszynisty I kl. z parowozowni Rozwadów zamieni się na równorzędne stanowisko w Dyrekcji Krakowskiej (Bielsko, Dziedzice, Tarnów, Żywiec, Oświęcim), Poznańskiej, Katowickiej lub Gdańskiej. Mieszkanie pożądane. Łaskawe zgłoszenia kierować pod: *Józef Krawczyk*, pom. masz. parowozownia II kl. Rozwadów n/S.

PODZIĘKOWANIA.

Wszystkim, którzy wzięli udział w oddaniu ostatniej posługi drogim nam zwłokom ś. p. **Stanisława Kwiecińskiego**, b. maszynisty parowozowni Warszawa — Główna, składamy serdeczne „Bóg zapłać".

Konstancja Kwiecińska
z dziećmi.

Za pamięć i pomoc materjalną udzieloną mi przez Zarząd Główny Z. Z. M. oraz przez członków Koła miejscowego w Kutnie, kol. kol. Zakrzewskiemu Wincentemu, Ładzie Andrzejowi, Adamczykowi Józefowi oraz Szaleckiemu Wincentemu, którzy przyczynili się do zebrania składki — składam serdeczne podziękowanie.

Jan Nadolski
parow. Kutno.

OGŁOSZENIE.

Ukazała się książka Jana Lambla p. t. „Sygnalizacja" w pytaniach i odpowiedziach, uzupełniona tablicami do nowej sygnalizacji. Cena zł. 3.50, oraz „Katechizm służby ruchu" cena zł. 3.50. Zapotrzebowania należy nadsyłać p. a. Jan Lanmbl, zast. nacz. Oddz. Eksploatacyjnego: Poznań, ul. Generała Kosińskiego Nr. 1.

REDAKCJA ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ NIE ODPOWIADA.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Odbito w drukarni „Robotnik", Warecka 7.